

N° 94

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 2000.

## AVIS PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2001*, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XVIII

### TRANSPORTS TERRESTRES

Par M. Georges BERCHET,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Paul Emorine, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Léon Fatous, Louis Moinard, Jean-Pierre Raffarin, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Christian Demuynck, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Paul Dubrulle, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Journet, Philippe Labeyrie, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Plancade, Ladislas Poniatowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale** (11ème législ.) : 2585, 2624 à 2629 et T.A. 570.

**Sénat** : 91 et 92 (annexe n° 22) (2000-2001).

---

**Lois de finances.**

## SOMMAIRE

Pages

<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>CHAPITRE I<sup>ER</sup> - LES GRANDES DONNÉES BUDGÉTAIRES</b> .....	6
<b>CHAPITRE II - LE SYSTÈME FERROVIAIRE</b> .....	8
<b>I. LA SNCF</b> .....	9
A. LE TRAFIC VOYAGEURS .....	9
B. LE TRAFIC MARCHANDISES .....	10
C. LES EFFORTS ACCOMPLIS PAR LA SNCF POUR RÉÉQUILIBRER SA PART MODALE DANS LE TRANSPORT DE FRET.....	11
D. LES « CORRIDORS DE FRET EUROPÉENS » .....	12
E. LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE.....	14
F. L'ACHÈVEMENT DE L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU .....	21
G. LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE.....	22
H. LES PERSPECTIVES DU SERNAM.....	24
I. LA SITUATION DE LA DÉLINQUANCE ET LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE .....	25
1. <i>La délinquance</i> .....	25
2. <i>La fraude</i> .....	26
<b>II. LA SITUATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)</b> .....	28
<b>CHAPITRE III - LA RATP</b> .....	29
A. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC .....	29
B. LA SITUATION DE L'ENTREPRISE.....	32
1. <i>L'exploitation</i> .....	32
2. <i>La situation financière de l'entreprise et les programmes d'investissement</i> .....	33
3. <i>La réforme des « circuits financiers »</i> .....	35
C. LES CONFLITS COLLECTIFS .....	36
D. LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS .....	37
E. LES NOUVELLES LIGNES .....	39
F. LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ET DES PERSONNES.....	40

G. LE VANDALISME ET LA FRAUDE.....	42
<b>CHAPITRE IV - LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE .....</b>	<b>44</b>
A. LES TRANSPORTS NON URBAINS.....	44
B. LES TRANSPORTS URBAINS.....	46

Mesdames, Messieurs,

Le budget des transports, tous modes confondus, est de 57,2 milliards de francs, soit une baisse de 6 % par rapport à l'an 2000. Dans cet ensemble, le budget des transports terrestres s'élève à 48,4 milliards de francs, soit une réduction de 1,4 % par rapport à l'an 2000.

Les autorisations de programmes demandées pour les transports terrestres s'élèvent, en revanche, à 4,4 milliards de francs pour 2001, soit une augmentation de 26 % par rapport aux autorisations de programme 2000.

Il convient de signaler que le Gouvernement a procédé à une modification de la nomenclature budgétaire qui n'a pas facilité le travail des rapporteurs. C'est le cas de la fusion des crédits destinés aux routes, aux transports terrestres, aux voies navigables et au transport aérien au sein d'un même fascicule.

Notons, en second lieu, une refonte des agrégats, non plus en fonction du mode de transport et de sa localisation, mais en fonction du « service rendu ». Ces agrégats dits transversaux permettent d'identifier les grandes catégories de dépenses. Ils sont au nombre de quatre :

- l'agrégat « modernisation et développement des réseaux d'infrastructures », qui regroupe les crédits consacrés par l'Etat aux investissements sur le réseau ferroviaire et ceux des voies navigables ;

- l'agrégat « transport de voyageurs », qui regroupe les moyens accordés aux transports collectifs urbains de province, aux transports collectifs en Ile de France, aux transports collectifs régionaux et départementaux, ainsi qu'aux études et recherches dans le domaine des transports terrestres ;

- l'agrégat « transport de marchandises », (6 % de l'agrégat « transport de voyageurs »), qui regroupe les crédits en faveur du contrôle des transports terrestres et du développement du transport combiné ;

– enfin, un dernier agrégat « politiques sociales » regroupe les crédits de compensation des tarifs sociaux et les subventions aux régimes de retraites, c'est-à-dire exclusivement des dépenses ordinaires.

Les subventions au régime général de retraite de la SNCF et à divers régimes sociaux représentent l'essentiel des dotations de cet agrégat.

Votre commission des Affaires Economiques souhaiterait plus particulièrement insister sur le projet du Gouvernement de supprimer le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

C'est très largement à l'initiative du Sénat que ce fonds a été créé en 1995, afin que puissent lui être affectées des ressources autonomes destinées à financer les grandes infrastructures d'aménagement du territoire.

Mais le FITTVN a été très vite détourné de son objet pour compenser les défaillances du budget des transports terrestres ! Celui-ci est devenu presque exclusivement un budget de fonctionnement (97,6 % des crédits), le FITTVN étant chargé de financer les investissements courants du ministère des transports.

Ne nous le cachons pas, la suppression du FITTVN pourrait permettre au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie de récupérer la trésorerie du fonds et de l'utiliser désormais à sa guise en la gérant à travers son pouvoir exclusif de régulation budgétaire.

Si le projet gouvernemental devait aboutir, il conviendra d'être extrêmement attentif :

– à l'utilisation des reports de crédits 2000 du FITTVN (environ 4 milliards de francs) ;

– au niveau de l'effort global que l'Etat consentira dans les années à venir en faveur des grands infrastructures.

On relèvera enfin que le Gouvernement annonce la présentation au Parlement, en 2002, un « bilan sur l'intermodalité dans la politique des infrastructures de transport et sur son mode de financement ».

## CHAPITRE I<sup>ER</sup>

### LES GRANDES DONNÉES BUDGÉTAIRES

Sur un total de 57,2 milliards de francs pour le budget des transports tous modes confondus (en baisse de 6 % par rapport à 2000), les moyens de paiement des transports terrestres demandés pour 2001 s'élèvent à 48,4 milliards de francs soit 84,6 % de l'ensemble, en réduction de - 1,4 % par rapport à l'année dernière à structure constante, mais de - 4,6 % en réalité si l'on inclut les dotations 2000 du FITTVN dont le Gouvernement propose la réintégration dans le budget général.

**Les autorisations de programme** demandées pour les transports terrestres s'élèvent, en revanche, à **4,4 milliards de francs** pour 2001, soit une augmentation de 26 % par rapport aux autorisations de programme de 2000.

Cette augmentation est le fait du budget des transports terrestres stricto sensu car la part « transports terrestres » du FITTVN, dont le Gouvernement propose une réintégration dans le budget général, enregistre une réduction de près de 15 % !

**Au-delà des effets d'optique, il n'y a donc peut-être pas lieu de se réjouir mais au contraire de s'interroger sur la pérennité de l'effort public que représentait depuis 1995 le FITTVN pour nos grandes infrastructures.**

Comment se répartissent les grandes masses du budget des transports terrestres ?

Les dépenses ordinaires sont constituées en quasi-totalité de dépenses d'intervention publique et représentent 93 % des crédits des transports terrestres ; elles sont en diminution pour 2001 (- 1,8 %).

Notons surtout l'accroissement à hauteur de 300 millions de francs des dotations aux services régionaux des voyageurs, tandis que la contribution aux charges d'infrastructures ferroviaires, versée par l'Etat à RFF, baisse de 715 millions de francs.

La contribution de l'Etat aux transports collectifs en Ile-de-France enregistre, quant à elle, une réduction, de 230,6 millions de francs.

Relevons enfin que les charges de retraites de la SNCF devraient diminuer de 294 millions de francs.

Le tableau ci-dessous récapitule les grandes catégories de dépenses (regroupées par titres) de la partie « transports » de la nouvelle section III « Transports et sécurité routière » du « bleu » du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Soulignons que les transports terrestres sont concernés par les agrégats 23, 24, 25 et 26.

**RÉCAPITULATION PAR AGRÉGAT : CRÉDITS PAR TITRE**

*(en francs)*

		Crédits				
Agrégats		Dépenses ordinaires		Dépenses en capital		Total pour 2001
		Titre III	TITRE IV	Titre V	Titre VI	
<b>14</b>	Développement du réseau routier national	31 550 000		2 592 998 000	162 070 000	2 786 618 000
<b>15</b>	Entretien et réhabilitation du réseau routier national	1 142 823 895	109 000 000	2 483 880 000		3 735 703 895
<b>23</b>	Modernisation et développement des réseaux d'infrastructures		17 042 170 000	7 800 000	452 000 000	17 501 970 000
<b>24</b>	Transport de voyageurs		11 541 370 600	32 582 000	1 228 820 000	12 802 772 600
<b>25</b>	Transport de marchandises		682 400 000	17 418 000	44 280 000	742 098 000
<b>26</b>	Politiques sociales	620 000	17 331 380 000			17 332 000 000
<b>27</b>	Aviation et aéronautique civiles	120 000 000		1 570 000 000	20 000 000	1 710 000 000
	<b>Totaux</b>	<b>1 294 993 895</b>	<b>46 706 320 600</b>	<b>6 702 678 000</b>	<b>1 907 170 000</b>	<b>56 611 162 495</b>

## CHAPITRE II

### LE SYSTÈME FERROVIAIRE

Le Gouvernement entend, on le sait, conduire une « politique ferroviaire ».

Définie lors d'une réunion interministérielle du 4 février 1998, cette politique s'articulerait autour de plusieurs principes :

– le rééquilibrage des investissements entre le rail et la route, avec une augmentation des moyens financiers consacrés par l'Etat aux infrastructures ferroviaires ;

– la poursuite d'un programme « maîtrisé » de construction de lignes nouvelles à grande vitesse ;

– un effort de modernisation du réseau et des services existants, notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-régions ;

– la prise en compte de la « dimension fret » dans les nouveaux projets ;

– une priorité accordée aux projets contribuant à l'**ancrage** de notre réseau au sein du **réseau ferroviaire européen**.

S'agissant des moyens de sa politique, le Gouvernement fait état d'une augmentation « substantielle » des dotations financières consacrées aux infrastructures ferroviaires.

Les crédits du FITTVN affectés aux investissements ferroviaires sont ainsi passés, par exemple, de 840 millions de francs en 1997 à 1,25 milliard de francs en 1998, 1,425 milliard de francs en 1999, et 1,588 milliard de francs en 2000.



## I. LA SNCF

### A. LE TRAFIC VOYAGEURS

Le tableau suivant donne l'évolution, depuis 1995, du trafic voyageurs de la SNCF sur le **réseau principal** d'une part (avec la répartition entre trains grandes lignes et services régionaux) et sur le réseau Ile de France, d'autre part :

en milliards de voyageurs/kilomètres	1995	1996	1997	1998	1999
réseau principal					
- TGV	21,4	24,8	27,6	30,0	32,2
- Autres trains grandes lignes <sup>1</sup>	18,9	18,9	17,5	17,5	16,8
Total grandes lignes <sup>1</sup>	40,3	43,7	45,1	47,5	49,0
Services régionaux hors Ile-de-France (SRV)	6,8	7,2	7,5	7,7	8,0
Total réseau principal	47,1	50,9	52,6	55,2	57,0
Services régionaux Ile-de-France <sup>2</sup>	8,5	8,9	9,2	9,3	9,6
Ensemble du trafic voyageurs	55,6	59,8	61,8	64,5	66,6

Depuis 1996, le trafic voyageurs a enregistré une progression très nette. L'ensemble du trafic voyageurs a augmenté de 4,4 % en 1998 et de 3,3 % en 1999, confirmant le bon résultat de 1997 (+ 3,4 %).

Le trafic du réseau principal a évolué de façon favorable (+ 3,3 % en 1997, + 4,9 % en 1998, + 3,3 % en 1999), du fait notamment de l'évolution du trafic des TGV (+ 11,2 % en 1997, + 8,7 % en 1998, + 7,4 % en 1999).

Les premiers résultats connus pour l'année 2000 montrent la poursuite de l'augmentation du trafic sur le réseau principal : + 5,5 % au premier semestre 2000 par rapport au premier semestre 1999.

Le trafic régional voyageurs (SRV) a, pour sa part, enregistré une hausse de 2,7 %, en 1998, confirmée en 1999 par une hausse de 3,9 %. L'expérimentation de la régionalisation des services régionaux de voyageurs, conduite depuis janvier 1997, a donc eu des résultats positifs en terme de trafic dans les régions « expérimentatrices » puisque

<sup>1</sup> hors trafic des express d'intérêt régional

<sup>2</sup> y compris trafic des express d'intérêt régional

la croissance du trafic a été, dans celles-ci, supérieure à celle qui a été constatée dans les autres régions.

Après une baisse assez sensible entre 1993 et 1996, le trafic de l'Ile-de-France a connu, en 1997 une évolution favorable, confirmée par les résultats de 1998 : + 1,2 %. En 1999, ce trafic a enregistré une augmentation de 3,3 % par rapport à 1998. Au premier semestre 2000, on a constaté une croissance de près de 4 % par rapport à la même période de 1999.

**Pour la SNCF, l'évolution du trafic voyageurs en 2000 et 2001 dépendra, d'une part, des résultats des efforts commerciaux de l'entreprise, et d'autre part, de l'évolution économique globale. La SNCF s'est fixée, en tout cas, pour objectif une croissance de trafic de l'ordre de 3 % par an.**

#### **B. LE TRAFIC MARCHANDISES**

Le tableau suivant donne l'évolution, depuis 1995, **du trafic marchandises** de la SNCF exprimé en milliards de tonnes/kilomètres :

*milliards de tonnes/kilomètres*

<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>
46,56	48,31	52,6	52,7	52,1

Depuis 1993, on constate une tendance à l'augmentation du trafic, notamment grâce au transport combiné et au trafic international. Ce sont les matériaux de construction, les automobiles, le charbon, l'acier et la chimie qui ont consolidé l'activité « fret ».

En 1997, l'évolution a confirmé les résultats de l'année 1996 (près de + 4 %) en progressant de près de 9 % pour l'ensemble des secteurs.

Après une année 1998 qui fut stable en termes de trafic, le trafic « fret » a enregistré, en 1999, une baisse dans tous les secteurs. Le transport combiné a régressé de 1,1 %, le transport conventionnel de 1 %, le transport international de 2,2 %, tandis que le trafic intérieur restait stable.

**La SNCF explique ces mauvais résultats inquiétants par des difficultés d'acheminement et des problèmes de saturation du réseau.**

Au premier semestre 2000, on a enregistré, au contraire, une augmentation de trafic de 9,5 % par rapport au premier semestre 1999.

● Avec 13,3 milliards de tkm transportées, **le transport combiné** représente aujourd'hui plus de 25 % de l'activité fret de la SNCF. Des objectifs de développement ambitieux ont été fixés : 17,3 milliards de tkm en 2002 et 37,2 milliards de tkm en 2010.

A long terme le développement du trafic combiné devrait être favorisé par la modernisation des gares de triages, la mise en place de nouvelles infrastructures (projets de lignes à grande vitesse mixtes fret/voyageurs Perpignan-Figueras et Lyon-Turin), l'amélioration des infrastructures existantes et la création et la modernisation de chantiers de transport combiné.

**Soulignons qu'un programme de six chantiers de transport combiné doit s'achever en 2001.**

L'aide de l'Etat aux investissements, en 1999, en faveur du transport combiné, s'est élevé à 101 millions de francs.

On relèvera la signature au début de l'année 2000 d'un accord de transport combiné rail-route, dit 95/20, entre la SNCF, les acteurs de la profession routière et ceux du transport combiné.

A la fin du mois de juillet 2000, « SNCF Participations » a, par ailleurs, signé avec le groupe britannique Rentokil Initial un accord sur le rachat de Rouch Intermodal qui permettra de renforcer les activités rail-route de la SNCF.

Mentionnons également le renforcement des liens entre les deux opérateurs de transport combiné, CNC et NOVATRANS, avec la création d'un comité stratégique commun destiné à améliorer la synergie entre les deux opérateurs.

### ***C. LES EFFORTS ACCOMPLIS PAR LA SNCF POUR RÉÉQUILIBRER SA PART MODALE DANS LE TRANSPORT DE FRET***

Afin d'atteindre son objectif consistant à multiplier par deux son tonnage actuel pour atteindre 100 milliards de tkm en 2010, la SNCF a mis en œuvre de nouveaux moyens et notamment :

– la mise en place d'un poste central national « fret » chargé de veiller à la bonne marche des acheminements quotidiens et de superviser l'outil de production « en temps réel » ;

– l'affectation exclusive de locomotives au secteur « fret », qui dispose maintenant de son propre parc. De plus, 30 locomotives tri-courant, destinées à la desserte de l'axe Benelux-France-Italie, sont en cours de livraison.

La SNCF a également commandé une première tranche de 120 locomotives spécialisées dans le trafic fret et livrables à partir de 2002. Une nouvelle commande de locomotives électriques dédiées au fret doit être passée d'ici la fin 2000 pour une mise en service à partir de 2003 ;

– la mise en place au profit du secteur « fret » d'un contingent d'heures de conduite pour la traction des trains de fret.

Le « plan fret » vise aussi à **optimiser les moyens existants**, pour, annonce la SNCF, assurer à sa clientèle un service répondant à ses besoins.

Il s'agit notamment de :

– la mise en place de gestionnaires de commande assurant « l'interface » entre les services de production et la clientèle, et l'information de cette dernière en temps réel en cas d'écarts par rapport aux engagements initiaux ;

– l'amélioration de la gestion du parc de wagons ;

– la simplification de l'administration des ventes.

La SNCF espère, par ailleurs, devenir « opérateur logistique européen », c'est-à-dire un ensemble capable de prendre en charge, au niveau européen et de manière multimodale, la totalité de la chaîne de transport, de façon à pouvoir offrir une large gamme de services, du transport de colis à la logistique.

#### ***D. LES « CORRIDORS DE FRET EUROPÉENS »***

Les corridors de fret passant par la France reposent sur des accords de coopération entre chemins de fer. Ils sont actuellement au nombre de deux:

– le **corridor Belifret** reliant Anvers et Bruxelles, Luxembourg, Lyon et Turin, Gênes, La Spezia, Gioia Tauro en Italie, qui a fait l'objet d'un accord signé entre RFF, la SNCF, les chemins de fer belges, luxembourgeois et italiens le 26 novembre 1997. Il est devenu opérationnel le 12 janvier 1998.

Par un second accord intervenu en février 1998, ce corridor a été étendu à Marseille, Barcelone et Valence ; il a également été étendu à Milan en octobre 1998.

Au 30 avril 2000, plus de 1,5 million de tonnes (soit 2000 trains) avaient emprunté le corridor Belifret.

Le trafic a été de 500.000 tonnes en 1998, de 700.000 tonnes en 1999 (soit 40 % de plus qu'en 1998) et on estime à 1.000.000 tonnes le tonnage qui y sera acheminé en 2000 (soit également 40 % de plus qu'en 1999).

Par ailleurs, la montée en puissance des réservations sur le corridor s'est, elle aussi, confirmée au cours des mois, passant d'une quarantaine de trains par mois début 1998 à plus de 120 au printemps 2000.

– **un corridor Est-Ouest** reliant Glasgow en Grande Bretagne à Sopron, situé à la frontière austro-hongroise, a été créé au mois de mars 1999.

Sont desservis en France Le Havre, Dunkerque et Strasbourg via Metz.

Ce corridor a pour vocation de permettre au mode ferroviaire de capter un trafic aujourd'hui limité, mais ayant de bonnes perspectives de croissance compte tenu de l'ouverture de l'Union européenne vers l'Est.

A chacun de ces corridors de fret est associé un ensemble de sillons, construit d'un commun accord par les gestionnaires d'infrastructure, et permettant une circulation transfrontalière continue et performante des trains de fret sur un axe international. Pour obtenir ces sillons, les entreprises ferroviaires s'adressent à un **guichet unique** qui est le représentant de l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure.

Le guichet unique du corridor Belifret est hébergé par les chemins de fer luxembourgeois, celui du corridor Glasgow-Sopron par les chemins de fer autrichiens.

Les sillons des corridors garantissent un niveau de performance élevé. Belifret propose ainsi un délai de 12 heures pour relier Anvers à Sibelin ou 24 heures pour relier Anvers à Milan. Le corridor Est-Ouest permet de relier Glasgow à Sopron en 44 heures, et le Havre à Sopron en 33 heures.

Le Gouvernement souhaite que l'ensemble des corridors puisse se développer dans le cadre du réseau transeuropéen de fret ferroviaire dont l'essor est, on le sait, conditionné par l'amélioration de l'intéropérabilité, tant technique qu'administrative, entre les entreprises ferroviaires.

## **E. LE RÉSEAU À GRANDE VITESSE**

Il convient, tout d'abord, de rappeler « l'actualité » du réseau ferroviaire à grande vitesse :

– les travaux de **superstructure du TGV-Méditerranée** se poursuivent, en vue d'une mise en service de la ligne nouvelle en juin 2001 ;

– la convention de financement de la **première phase du TGV Est-européen** a été mise au point au cours du premier semestre 2000 et devrait être signée à l'automne. Parallèlement, les études d'avant-projet détaillé doivent s'achever à l'automne 2000, dans la perspective d'un début des grands travaux de génie civil en 2001 ;

– l'enquête d'utilité publique de la **branche « Est » du TGV Rhin-Rhône** s'est déroulée, aux mois de juin et juillet 2000, en vue d'une déclaration d'utilité publique d'ici fin 2001. Par ailleurs, une mission spécifique a été mise en place pour négocier le plan de financement d'une première étape de ce projet ;

– la **branche « Sud » du TGV Rhin-Rhône** a donné lieu à un débat public au cours du premier semestre 2000, sur la base d'études menées par Réseau Ferré de France ;

– l'enquête publique de la partie française du **projet franco-espagnol Perpignan-Figueras** fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique au cours de l'année 2001 ;

– le programme d'études 1998-2000 sur la **section internationale du projet Lyon-Turin** est en voie d'achèvement ;

– les études d'avant-projet sommaire du **TGV Aquitaine** ont été engagées en 2000 pour la section comprise entre le nord d'Angoulême et Bordeaux ;

– enfin, les **études préliminaires du TGV Bretagne-Pays de la Loire** ont été achevées en 2000.

Votre rapporteur pour avis évoquera, ensuite, d'une manière un peu plus précise, la situation des différents projets.

### **● TGV-MEDITERRANEE**

Le TGV-Méditerranée, prolongement du TGV Sud-Est depuis Valence jusqu'à Marseille et Montpellier, a été déclaré d'utilité publique en juin 1994.

La réalisation de la ligne nouvelle entre Valence, Marseille et Nîmes a fait l'objet d'une approbation ministérielle le 25 septembre 1995, pour un montant de 24,2 milliards de francs.

Les principaux travaux en cours sont consacrés à l'achèvement de la pose des superstructures ferroviaires ainsi qu'à la construction et à l'aménagement des trois gares nouvelles (Valence ; Avignon-Coutine ; Aix-plateau de l'Arbois).

Le montant des travaux exécutés au milieu de l'année 2000 représente presque 90 % du coût total du projet.

La mise en service de la ligne nouvelle est prévue en juin 2001, à l'issue des phases d'essais et d'homologation, qui débutent actuellement sur le tronçon Marseille -Avignon.

Paris sera alors relié à Marseille en 3 heures et à Montpellier en 3 h 15. Marseille sera relié à Montpellier en 1h 20 et à Lyon en 1h 40.

### ● TGV EST-EUROPÉEN

Le projet de TGV Est-Européen consiste à réaliser une ligne nouvelle de 410 km entre la région Ile-de-France et l'Est de la France, mettant ainsi Strasbourg à 1 h 50 de Paris.

Ce projet figure parmi les **quatorze projets reconnus comme prioritaires par l'Union européenne** dans le domaine des transports. Sa dimension européenne a été renforcée par la signature, en 1992, de protocoles d'accord avec l'Allemagne et le Luxembourg.

Le projet a été déclaré d'utilité publique en mai 1996.

La consistance de la première phase de réalisation du TGV Est-européen a été arrêtée le 29 janvier 1999.

Cette première phase comporte :

- l'exécution des études d'avant-projet détaillé sur la totalité du projet ;
- la réalisation d'une première section de ligne nouvelle entre Vaires-sur-Marne en région parisienne et Baudrecourt en Moselle (soit un « linéaire » d'environ 300 km) ;
- la création de trois gares nouvelles (la gare « Champagne-Ardenne » au sud de Reims, la gare « Meuse » au sud de Verdun, et la gare « Lorraine » entre Metz et Nancy),
- des acquisitions foncières en Alsace,
- l'aménagement de la ligne Strasbourg-Kehl.

Le matériel roulant sera constitué de rames TGV non pendulaires roulant à 320 km/h.

Cette première phase devrait procurer une amélioration très importante de la desserte de l'Est de la France, avec un gain de temps de 45 minutes entre Paris et Reims, de 1h30 entre Paris et Strasbourg, de 1h15 entre Paris et Metz, et de 1 h 10 entre Paris et Nancy, et la desserte de Saint Dizier par rames TGV.

Le coût de la première phase du TGV Est-européen est évalué à 20,5 milliards de francs.

Le montant des concours publics a été fixé à 15,7 milliards de francs, Réseau ferré de France et la SNCF assurant le solde du financement (soit 4,8 milliards de francs).

La répartition des concours publics est retracée dans le tableau ci-dessous :

#### RÉPARTITION DES SUBVENTIONS PUBLIQUES

	Millions de francs
<b>Etat</b>	<b>8 000</b>
<b>Union Européenne</b>	<b>2 100</b>
<b>Grand Duché de Luxembourg</b>	<b>770</b>
<b>Ile-de-France</b>	<b>500</b>
<b>Champagne-Ardenne</b>	<b>Participation totale : 815</b>
Région Champagne-Ardenne	276
Ville de Reims	300
District de Reims	26
Conseil Général des Ardennes	50
Conseil Général de la Marne	163
<b>Lorraine</b>	<b>Participation totale : 1665</b>
Région Lorraine	1332
Conseil Général de la Meuse	27
Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle	103
Conseil Général de la Moselle	147
Conseil Général des Vosges	56
<b>Alsace</b>	<b>Participation totale : 1850</b>
Région Alsace	925
Conseil Général du Bas-Rhin	463
Communauté urbaine de Strasbourg	232
Conseil Général du Haut-Rhin	160
Ville de Colmar	24
Ville de Mulhouse	46



Le projet de TGV Est-européen présente, on le sait, également une importante dimension européenne, puisqu'il permettra la création de liaisons ferroviaires performantes entre l'Ile-de-France, le Sud-Ouest de l'Allemagne et le Luxembourg.

Le **protocole d'accord franco-allemand**, signé le 22 mai 1992 par les ministres chargés des transports des deux pays, à l'occasion du sommet franco-allemand de La Rochelle, a prévu la réalisation de la ligne nouvelle du côté français, et des aménagements du réseau ferroviaire allemand.

L'objectif fixé dans le protocole est de relier, à terme :

- Paris à Francfort en 3 h 30 environ,
- Paris à Munich en 4h45 environ,
- Paris à Berlin en moins de 6h30.

#### ● **TGV RHIN-RHÔNE**

Le projet de TGV Rhin-Rhône, inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992, figure également dans le réseau européen des trains à grande vitesse.

Ce projet est constitué de trois branches :

- une branche « Est » entre les agglomérations de Dijon et de Mulhouse ;
- une branche « Sud », reliant la branche « Est » à la région lyonnaise ;
- une branche « Ouest », entre Dijon et la ligne à grande vitesse Paris-Lyon.

La branche « Est » représente un investissement d'infrastructure de 11,9 milliards de francs. Elle doit permettre de relier Paris à Mulhouse en 2 h 30 et Strasbourg à Lyon en 2 h 50.

La première étape de cette ligne, Auxonne - Petit-Croix, pourrait être autofinancée par Réseau ferré de France à hauteur d'environ 2 milliards de francs et nécessiterait de l'ordre de 6,9 milliards de francs de concours publics. Le plan de financement ferait intervenir l'Etat, les régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne, l'Union européenne au titre des réseaux transeuropéens, et éventuellement la Confédération helvétique.

Les études fonctionnelles de la branche « Sud » du TGV Rhin-Rhône ont été menées par RFF en 1999.

Elles ont conduit l'établissement public à préconiser la réalisation d'une ligne nouvelle au moins partiellement mixte TGV et fret, entre l'Est de Dijon et le nord de Lyon, permettant à la fois de réduire les temps de parcours pour les voyageurs sur l'axe Rhin-Rhône et d'améliorer la capacité du système ferroviaire pour le fret.

La branche « Ouest » du TGV Rhin-Rhône vise à relier l'Est de l'agglomération dijonnaise à la ligne TGV Sud-Est. Des études préliminaires ont été menées, en 1999, sur ce projet en ce qui concerne notamment la question de la traversée de l'agglomération dijonnaise.

### ● TGV AQUITAINE

Le projet de TGV Aquitaine vise à améliorer la desserte ferroviaire du Sud-Ouest de la France, par la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, en prolongement du TGV Atlantique. Ce projet ouvre également des perspectives d'amélioration des liaisons vers l'Espagne.

Ce projet de ligne nouvelle, d'une longueur de 340 km, représente un coût d'infrastructure estimé à 18 milliards de francs.

Plusieurs décisions ont été prises à la fin de l'année 1999 sur ce projet :

- le choix du fuseau pour la partie du projet comprise entre Poitiers et Bordeaux ;
- l'engagement des études d'avant-projet sommaire de la section comprise entre le nord d'Angoulême et Bordeaux.
- la réalisation d'études complémentaires sur la partie du projet comprise entre Tours et Poitiers ;
- l'engagement d'une analyse globale sur la capacité sur l'axe Paris-Bordeaux.

### ● TGV BRETAGNE-PAYS-DE-LA-LOIRE

Le TGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, prolongement du TGV-Atlantique du Mans à Rennes et du Mans à Angers, vise à améliorer la desserte ferroviaire de l'Ouest de la France.

Ce projet apporterait un gain de temps d'environ 35 minutes pour les liaisons Paris-Rennes et d'environ 10 minutes pour les liaisons Paris-Angers et Paris-Nantes.

Ce projet de ligne nouvelle, d'une longueur de 225 km, représente un coût d'infrastructure estimé à environ 10 milliards de francs.

Des études préliminaires sur ce projet ont été lancées dès 1994.

Des études complémentaires se sont achevées au début de l'année 2000 et ont donné lieu à une consultation des services de l'Etat, des élus, des acteurs socio-économiques et des associations. Sur cette base, les décisions ministérielles concluant les études préliminaires du projet devraient être prochainement prises.

### ● TGV SUD-EUROPÉEN

Les gouvernements français et espagnol ont signé le 10 octobre 1995 à Madrid un accord concernant la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade Méditerranéenne).

Ce projet de ligne à grande vitesse figure aussi parmi les **quatorze projets reconnus comme prioritaires par l'Union européenne** dans le domaine des transports.

Au sein de la ligne nouvelle entre la France et l'Espagne, **le tronçon Perpignan - Figueras** est défini comme la « section internationale », prévue à double voie, à écartement international, et conçue pour accueillir à la fois un trafic voyageurs et un trafic de marchandises.

Cette section internationale Perpignan-Figueras représente un investissement de 4,8 milliards de francs, dont environ 3 milliards de francs pour la partie située sur le territoire français (Perpignan - Le Perthus).

L'accord franco-espagnol a prévu la mise en place d'une Commission Intergouvernementale (CIG), chargée de suivre au nom des deux Etats l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la section internationale.

Cette CIG a été créée par un décret du 6 avril 1998. Elle s'est attachée, dès son installation, à valider les études techniques et économiques déjà réalisées de manière à proposer aux deux gouvernements les conditions de financement et de réalisation du projet.

Le 13 mars 2000, le ministre français chargé des transports a annoncé un certain nombre de décisions :

– une enquête publique sur le tronçon français de la section internationale entre Perpignan et Le Perthus ;

– une présentation par RFF d'un programme d'aménagement global de l'axe Languedoc-Roussillon.

Ce programme comportera la réalisation d'un contournement mixte TGV et fret de Nîmes et de Montpellier, et les aménagements de capacité nécessaires à moyen terme sur la ligne ferroviaire existante entre le sud de Montpellier et Perpignan.

Les investissements correspondants s'élèveraient à 4,6 milliards de francs pour les contournements de Nîmes et Montpellier et à 0,8 milliard de francs pour les aménagements de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan.

### ● **PROJET LYON-TURIN**

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin figure également parmi les **quatorze projets européens d'infrastructures de transport classés prioritaires** lors du sommet **d'ESSEN** en décembre 1994.

Il s'agit d'un projet global qui comprend :

– pour les TGV, une ligne à grande vitesse Lyon-Turin qu'il conviendra d'aménager progressivement, avec un « tunnel de base » transfrontalier de 52,7 km de long ;

– pour le trafic de marchandises, un itinéraire empruntant le même « tunnel de base », et combinant pour y accéder l'utilisation des lignes existantes et de tronçons neufs.

Le projet de liaison nouvelle transalpine Lyon-Turin devrait permettre :

– au mode ferroviaire de jouer un rôle accru dans le transport de marchandises à travers les Alpes. Dans un premier temps, la modernisation de la ligne ferroviaire existante par le tunnel du Mont-Cenis en porterait la capacité à environ 18 millions de tonnes/an. Dans un second temps, la réalisation du tunnel de base offrirait une capacité d'environ 40 millions de tonnes/an pour le fret.

– aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte satisfaisante des grandes villes du sillon alpin.

Rappelons que le projet Lyon-Turin comprend deux parties :

– la partie française à l'Ouest de Montmélian ;

– la partie internationale entre Montmélian et Turin.

La **partie française** du projet a fait l'objet d'un programme d'études comprenant l'avant-projet sommaire d'une ligne à grande vitesse entre Satolas et le sillon alpin et les études préliminaires d'une ligne spécialisée pour le trafic fret.

La **partie internationale**, située entre Montmélian et Turin et comprenant un tunnel de base transfrontalier, est étudiée sous l'égide d'une commission intergouvernementale (CIG) franco-italienne. Lors du sommet franco-italien de Chambéry du mois d'octobre 1997, les gouvernements français et italiens ont confirmé leur volonté de faire avancer le projet et ont approuvé l'engagement d'un programme triennal d'études de 350 millions de francs, à mener sur 1998-2000.

#### ***F. L'ACHÈVEMENT DE L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU***

Le programme d'électrification du réseau français, qui a débuté pendant l'entre-deux-guerres et qui s'est poursuivi depuis, a permis d'électrifier les lignes supportant aujourd'hui les trafics les plus importants.

A la fin de 1999, le réseau ferré national comportait 31.386 km de lignes principales et raccordements en service, dont 14.174 km de lignes électrifiées (5.804 km en 1,5 kV continu, 8.248 km en 25 kV alternatif, et 122 km par troisième rail et autres).

**Ainsi, à ce jour, c'est la moitié environ du réseau ferroviaire qui n'est toujours pas électrifié.**

On signalera :

- l'électrification de la ligne Persan-Beaumont-Beauvais, en Picardie, achevée en 1999. Cette opération, consistant à électrifier une section de ligne de 42 km située sur la radiale Paris -Beauvais - Le Tréport, permet la suppression des ruptures de charge sur la ligne Paris-Beauvais, un gain de temps significatif et une amélioration de la régularité de la desserte ;

- l'électrification de la ligne Plouaret-Lannion, en Bretagne, achevée en juillet 2000. Cette opération permet la mise en place d'une desserte directe de Lannion à partir de Paris.

Pour les prochaines années, les contrats de plan récemment signés entre l'Etat et les régions pour la période 2000-2006 prévoient notamment l'électrification des lignes Tours - Vierzon, Rennes - Saint-Malo, Nantes - Les-Sables-d'Olonne et Moirans - Valence.

Des électrifications de sections de lignes sont également prévues dans le cadre de projets de développement des transports collectifs périurbains, notamment autour de Mulhouse (ligne Mulhouse - Thann - Kruth) et de Saint-Etienne (liaison Saint-Etienne - Firminy).

**Concernant plus particulièrement la ligne Paris-Bâle, l'Etat s'est engagé à participer à hauteur de 25 % du coût d'une électrification phasée.**

**Le contrat de plan signé entre l'Etat et la région Champagne-Ardennes pour 2000-2006 prévoit notamment d'engager l'électrification de la section Paris-Troyes, une première tranche de financement de 300 millions de francs étant réservée à cet effet.**

**Le contrat de plan signé entre l'Etat et la région Ile-de-France prévoit, par ailleurs, une participation de cette dernière au financement des études d'avant-projet détaillé qui seront menées dans un premier temps.**

#### ***G. LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE***

La SNCF rappelle que l'équilibre de ses comptes constitue pour elle un impératif majeur.

Les moyens de cet équilibre sont, selon elle :

- l'adaptation de l'organisation du travail pour **améliorer les services aux clients** ;
- la poursuite de la **reconquête des trafics** ;
- la **modération des évolutions salariales** ;
- le soutien des pouvoirs publics au **développement des trafics**.

Les prévisions financières de la SNCF pour 2000 sont fournies dans le tableau ci-après, qui rappelle également les résultats de l'exercice 1999.

Pour 2000, rappelons que les données présentées sont issues du budget prévisionnel établi par la SNCF à la fin de l'année 1999 et présenté au conseil d'administration de l'entreprise du 26 janvier 2000.

<b>Situation financière de la SNCF (En millions de francs)</b>	<b>1999 Résultats</b>	<b>2000 Prévisions</b>
Chiffre d'affaires	78 481	76 409
Autres produits de gestion courante	18 955	21 286
Charges d'exploitation courante	-89 773	-90 988
Excédent brut d'exploitation	7 703	6 708
Amortissements et provisions nets	-5 676	-5 771
Résultat d'exploitation	- 1 631	917
Résultat financier	- 1 066	-1 049
Résultat courant	565	-132
Résultat exceptionnel	- 1 133	-524
Résultat comptable	<b>-568</b>	<b>-657</b>

En ce qui concerne le **chiffre d'affaires de la SNCF**, la comparaison entre 1999 et 2000 nécessite de prendre en compte l'effet de la filialisation du SERNAM, qui n'est intégré que pour un mois dans les comptes prévisionnels 2000.

	<b>1999</b>	<b>prévision 2000</b>
Chiffre d'affaires	78 481 MF	76 409 MF
– dont hors SERNAM	74 917 MF	76 117 MF
– dont SERNAM	(12 mois) 3 564 MF	(1 mois) 292 MF

Hors SERNAM, la progression du chiffre d'affaires entre 1999 et 2000 devrait être de 1.200 millions de francs, soit +1,6 %.

Pour 2000, l'objectif de croissance du chiffre d'affaires était de +2,1 % pour les grandes lignes et de 2,9 % pour le « fret ».

Les **autres produits d'exploitation courante** devraient passer de 18,9 à 21,2 milliards de francs en 2000, ce qui représente une progression de +12 %.

Les **charges d'exploitation courante** devraient s'élever à 90,9 milliards de francs en 2000, en augmentation de +1,35 % par rapport à 1999. Cette hausse recouvre :

- l'augmentation des dépenses de personnel (soit +2,3 %), qui s'explique par la mise en place de la réduction du temps de travail ;
- une diminution du montant des consommations intermédiaires résultant de la prise en compte intégrale du SERNAM dans les consommations intermédiaires de 1999 et d'1/12<sup>ème</sup> seulement pour l'exercice 2000 ;

- une **augmentation de 280 millions de francs des péages d'infrastructures** ;
- une augmentation de 252 millions de francs des impôts.

L'**excédent brut d'exploitation** devrait s'élever à 6,7 milliards de francs, soit une diminution de 995 millions de francs par rapport à 1999.

Le **résultat d'exploitation** attendu atteindrait 917 millions de francs.

Le **résultat financier** attendu en 2000 est de -1,049 milliard de francs, stable par rapport à 1999.

**Le résultat courant attendu en 2000 est de -132 millions de francs.**

En ce qui concerne l'**endettement à long terme de la SNCF**, les tableaux ci-dessous retracent son évolution depuis 1997, en distinguant la dette de l'entreprise d'une part et le **service annexe d'amortissement de la dette (SAAD)**, d'autre part.

<b>Dette entreprise nette (en millions de francs)</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>
<b>Total</b>	45 241	47 209	44 019

<b>Dette entreprise nette + SAAD (en millions de francs)</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>
<b>Total</b>	101 262	102 398	102 699

#### ***H. LES PERSPECTIVES DU SERNAM***

On sait que la SNCF a décidé de procéder à la « filialisation » des activités du SERNAM.

Avec l'assistance du groupe « CCF Charterhouse », la SNCF a recherché des partenaires industriels intéressés par la reprise du SERNAM.

Le choix s'est porté sur le groupe GEODIS, qui a offert, selon la SNCF, les meilleures conditions tant sur le plan industriel que sur le plan financier.

Les discussions ont débouché sur la signature d'un protocole d'accord le 21 avril 2000.



Le projet industriel annexé à ce protocole prévoit que le redressement du futur SERNAM, au sein de GEODIS, s'opérera sur une période estimée à trois ans.

Pour l'entreprise ferroviaire, le SERNAM pourra être considéré comme redressé quand son résultat d'exploitation, rapporté à son chiffre d'affaires, dépassera 3 %.

Le « schéma industriel » envisagé conduit à prévoir un certain nombre de mesures de restructuration portant à la fois sur l'organisation de la production, les produits, les effectifs, les sites, l'organisation générale et les systèmes d'information.

La SNCF prendra à sa charge une part essentielle du plan de restructuration au niveau du personnel (reprise du personnel ne restant pas au sein du SERNAM filialisé) et des sites.

Sur le plan financier, il est prévu que la SNCF recapitalise la société SERNAM avant la prise de participation par le groupe GEODIS, pour un montant de 1.300 millions de francs, et lui accorde un prêt participatif de 250 millions de francs.

La filialisation des activités du SERNAM est intervenue au 1<sup>er</sup> février 2000.

La SNCF, en sa qualité d'actionnaire de la société SERNAM, s'est engagée à couvrir ses besoins financiers entre la date de filialisation et le transfert de la participation à GEODIS.

## ***I. LA SITUATION DE LA DÉLINQUANCE ET LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE***

### **1. La délinquance**

En 1999, les agents de la « Surveillance générale » de la SNCF (SUGE) ont interpellé 8.175 personnes pour une remise aux services de police ou de gendarmerie, soit une augmentation globale de 19,6 %. En Ile-de-France, la progression a été de 16,9 % ; en province, elle a été de 23,8 %.

On relève donc une aggravation de la situation plus forte en province (essentiellement dans les zones les plus urbanisées) qu'en Ile-de-France. L'évolution est comparable en ce qui concerne les atteintes contre les agents.

Les jeunes de moins de 13 ans représentent 6,5 % des interpellés, les 13/16 ans 13 %, les 16/18 ans 17,5 % et les personnes majeures 63 %.

Soulignons que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998, la SNCF enregistre l'ensemble des actes de malveillance et de délinquance portés à sa connaissance dans une base de données informatisée.

Elle prend ainsi en compte les atteintes physiques contre les voyageurs et les agents, ainsi que les actes de malveillance.

La connaissance des atteintes à l'encontre des voyageurs résulte des signalements par la « SUGE » ou les forces de police présentes dans les emprises ferroviaires, ainsi que des déclarations des victimes.

## **2. La fraude**

La fraude entraîne sur le réseau SNCF une perte de recettes d'environ un milliard de francs par an qui concerne :

- le réseau Ile-de-France à hauteur de 400 millions de francs ;
- le réseau principal à hauteur de 600 millions de francs dont :
  - \* 300 millions de francs de billets non compostés ;
  - \* 200 millions de francs de voyages sans billet ;
  - \* 100 millions de francs résultant de l'utilisation de titres falsifiés.

En diminution sur le réseau Ile-de-France où elle passe de 15 à 11 %, la fraude se développe au contraire sur le réseau principal.

En 1999, les contrôleurs ont effectué 1,3 million de régularisations immédiates, en augmentation de 13 % par rapport à 1998. Ils ont établi plus de 2 millions de procès-verbaux, en augmentation de 15 % par rapport à 1998 (**10 % des sommes seulement ont pu être recouvrés**).

Parmi les actions menées par la SNCF, en l'an 2000, pour lutter contre la fraude, on distinguera :

– le renforcement du contrôle à bord de certaines catégories de trains :

\* les trains de cabotage, de jour et de nuit, sur les axes du Sud Est ;

\* les TGV assurant des relations rapides à courte distance (Paris Tours, Paris Nantes, Paris Lyon, ...) ;

\* les trains régionaux dans les zones sensibles telles que la Côte d'Azur.

– l'utilisation ponctuelle de la méthode d'« accueil filtrage » dans les gares (en particulier sur les trains de nuit) ;

– des actions spécifiques tendent à inciter au compostage des billets.

– une détection des titres contrefaits : cette actions comporte deux volets :

\* une formation spécifique des contrôleurs pour leur permettre de détecter les faux ;

\* un prélèvement de titres à bord des trains en vue d'analyse pour détecter les courants de faux éventuels.

– des mesures tarifaires privilégiées en direction des jeunes ;

– enfin, la mise en place progressive de centres délocalisés de recouvrement des procès-verbaux permettant :

**\* de rechercher les adresses des contrevenants (actuellement, 40 % des intéressés fournissent une fausse adresse lors de l'établissement du procès-verbal par le contrôleur) ;**

\* de relancer par écrit et par téléphone les contrevenants n'ayant pas réglé.

## II. LA SITUATION DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)

En 1997, année de la création de l'établissement public, les investissements de Réseau Ferré de France s'élevaient à 13,3 milliards de francs. En cinq ans, les investissements de RFF auront chuté de 9 %.

Pour 2001, les investissements de RFF s'élèveront à 10,3 milliards de francs, contre 11,2 milliards en 2000 (-7,6 %).

Pour 2002, ils devraient atteindre 12,1 milliards de francs, dont 5,5 milliards de francs sous forme de subventions politiques.

Cette baisse des investissements ferroviaires s'explique par le poids de l'endettement.

Au 31 décembre 1999, l'endettement de RFF s'élevait à 170 milliards de francs.

L'endettement global du secteur ferroviaire avoisine donc 253 milliards de francs au 31 décembre 1999.

L'objectif actuel est de « stabiliser » la dette de RFF autour de 160 milliards de francs.

On signalera que le montant des ventes de terrains désaffectés s'est élevé à près de 100 millions de francs en 1997, 220 millions de francs en 1998 et 250 millions de francs en 1999.

Pour 2000, il est envisagé un montant de 350 millions de francs.

Le redémarrage de certains projets et l'engagement de nouvelles opérations dans de grandes agglomérations comme Paris Rive Gauche, Lyon, Marseille, qui se situent en partie sur des emprises ferroviaires, pourraient fournir de nouvelles opportunités.

Réseau Ferré de France fait observer que le rythme de développement de ces opérations ne peut excéder les capacités du marché immobilier, et qu'il ne peut céder les terrains qu'au fur et à mesure des besoins immobiliers.

En conséquence, sauf cession exceptionnelle, le rythme annuel des ventes est considéré comme devant s'établir entre 200 et 500 millions de francs maximum.

**Les ressources dégagées par ces cessions ne sont donc pas, hélas, de nature à réduire de façon substantielle l'endettement de Réseau ferré de France.**

## CHAPITRE III

### LA RATP

#### A. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

L'évolution du trafic voyageurs à la RATP est retracée dans le tableau ci-dessous :

**TRAFIC ANNUEL DE LA RATP**  
(en millions de voyages)

	Trafic mesuré			Variation en %	
	1990	1994	1999	1999/1990	1999/1994
Métro	1 222,374	1 169,857	1 190,249	- 2,6 %	+ 1,7 %
RER	361,821	363,793	384,147	+ 6,2 %	+ 5,6 %
Réseaux de surface					
Lignes d'autobus de Paris et Noctambus	327,849	335,443	352,745	7,6 %	5,2 %
Lignes et services d'autobus de banlieue	465,500	467,238	511,366	+ 9,9 %	+ 9,4%
Autres		23,071	42,727		+ 85,2 %
<b>Total RATP</b>	<b>2 380,835</b>	<b>2 364,242</b>	<b>2 487,329</b>	<b>+ 4,5 %</b>	<b>+ 5,2 %</b>

Le tableau ci-dessous donne les résultats de trafic pour le premier semestre 2000 comparés à ceux du premier semestre 1999.

(EN MILLIONS DE VOYAGES)

	Trafic mesuré		Variations en %
	1999	2000	2000/1999
Méto	622	633	+ 1,7 %
RER	201	203	+ 0,9 %
Réseaux de surface			
Lignes d'autobus de Paris et Noctambus	187	190	+ 1,6 %
Lignes de banlieue et tramway	293	305	+ 4,0 %
<b>TOTAL RATP (avec Orlyval)</b>	1 305	1 332	+ 2,1 %

Au cours du premier semestre 1999, le trafic de la RATP a connu une forte croissance. A partir du second trimestre, la mise en service d'Eole au cours de l'été semble avoir « délesté » le métro et les autres RER ; cependant, selon la RATP, la forte baisse du chômage ainsi que le renforcement de la croissance économique et de la consommation ont entraîné dès le second trimestre 2000 un nouvel essor du réseau ferré.

Le tableau ci-après donne les **statistiques de trafic de 1999**, une **extrapolation de trafic pour l'année 2000** effectuée à partir des résultats du premier semestre et les **perspectives pour 2001**.

(EN MILLIONS DE VOYAGES)

	Trafic mesuré		
	1999 (observé)	2000 (prévision)	2001 (prévision)
Métro	1 190	1 208	1 214
RER	384	395	397
Réseaux de surface			
Lignes d'autobus de Paris et Noctambus	353	356	358
Lignes de banlieue et tramway	554	571	574
<b>Total RATP (avec Orlyval)</b>	<b>2 485</b>	<b>2 537</b>	<b>2 550</b>

Pour expliquer ses modestes prévisions de trafic pour 2001 (0,5 %), la RATP fait valoir la rareté des bureaux disponibles dans les quartiers traditionnels des affaires de Paris, et, partant, la localisation de plus en plus fréquente des nouvelles entreprises et des nouveaux emplois en petite et grande couronne, zones dans lesquelles les transports en commun sont -on le sait- moins attractifs que la voiture particulière.

**On peut rappeler -non sans malice- que ces prévisions de la RATP contrastent avec les intentions affichées par le Gouvernement, notamment à l'occasion de l'examen du projet de loi « Solidarité et renouvellement urbains » en faveur du développement des transports collectifs en zone périurbaine !**

## **B. LA SITUATION DE L'ENTREPRISE**

### **1. L'exploitation**

#### **RÉSULTAT D'EXPLOITATION 1999 (en millions de francs)**

	<b>Exploitation 1999</b>
Recettes commerciales	14 416,6
dont recettes totales du trafic*	12 968,0
Dépenses de fonctionnement	- 14 476,1
<b>Solde de « petit équilibre »</b>	<b>- 59,8</b>
Dotation aux amortissements	- 2 861,6
Charges nettes hors transport**	- 4 428
Concours d'équilibre	7 353,2
<b>Solde (II)</b>	<b>3,8</b>
<b>Solde (II-I)</b>	<b>- 56</b>
<b>Report à nouveau de l'année 1998</b>	<b>22 ,8</b>
<b>Résultat 1999</b>	<b>26,6</b>

\* incluant les compensations tarifaires

\*\* charges financières insuffisance du compte retraite, charges exceptionnelles

L'exercice 1999 s'est soldé, pour la RATP, par un résultat positif de + 26,6 millions de francs.

On note que l'évolution est plus favorable pour les abonnements que pour les billets.

Les charges baissent, quant à elles, de 64,9 millions de francs par rapport à 1998, en raison d'une diminution des dépenses de fonctionnement.

On relèvera que le salaire moyen par agent a progressé de + 1,95 % en 1999 et que **l'effectif utilisé a atteint 38.440 agents.**



## **2. La situation financière de l'entreprise et les programmes d'investissement**

Le niveau **d'endettement net de la RATP** est passé, en 1999, de 25,8 milliards à 26,4 milliards de francs, soit une hausse de 610 millions. Cette augmentation s'explique par un besoin de financement à long terme de 766 millions de francs. Rappelons que les ressources à long terme de l'entreprise proviennent essentiellement de sa capacité d'autofinancement (3,1 milliards), des cessions d'actifs (95 millions de francs) ainsi que des subventions d'investissements.

Notons par ailleurs qu'afin d'assurer le remboursement d'emprunts venant à échéance (3,02 milliards de francs), l'entreprise a émis, en 1999, un emprunt de 3,48 milliards de francs et a diminué sa trésorerie de court terme de 148 millions de francs.

En 2000, le **programme d'investissement financé par les collectivités publiques** devrait s'élever à 4.298 millions de francs dont 548 millions de francs pour les opérations du contrat de plan.

Il s'agit essentiellement (525 millions de francs) des opérations suivantes :

- l'achèvement de Météor Madeleine-Bibliothèque ;
- le prolongement de Météor à Saint-Lazare ;
- le début des travaux du prolongement de Météor à Olympiades ;
- le lancement des travaux du prolongement du tramway à Noisy le Sec.

Les contributions financières de l'Etat et des autres collectivités publiques relatives aux opérations du contrat de Plan en 2000 s'élèveront à 72 millions de francs pour l'Etat, 375 millions de francs pour la région Ile-de-France et 8 millions de francs pour les collectivités locales.

Le **programme d'investissement financé par les fonds propres et l'endettement de la RATP** devrait s'élever à 3.500 millions de francs et concerner les opérations d'amélioration de l'exploitation, le gros entretien, la modernisation et l'acquisition de matériel roulant.

Il convient, enfin, de souligner que certaines opérations telles que l'accessibilité des réseaux, la sécurité, les systèmes d'information des voyageurs et la radiolocalisation

des bus, sont financées à hauteur de 150 millions de francs par la région Ile-de-France, de 40 millions de francs par le syndicat des transports d'Ile-de-France et de 10 millions de francs par les collectivités locales.

Compte tenu de ces **programmes d'investissements**, l'endettement net de la RATP **devrait s'établir à la fin de l'année 2001 à près de 26,3 milliards de francs, en baisse de 150 millions de francs par rapport au niveau de la fin de l'année 1999.**

**Le programme d'investissements 2001** s'inscrira dans le double cadre du nouveau contrat entre le syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP et du contrat de Plan Etat-région. Il devrait s'élever à 4.315 millions de francs dont 715 millions de francs pour les opérations du contrat de plan dont les principales dépenses concernent, rappelons-le :

- la poursuite des travaux de prolongement de Météor à Saint-Lazare et à Olympiades ;
- les travaux de prolongement du tramway à Noisy le Sec ;
- la réorganisation du pôle de Massy à hauteur de 140 millions de francs.

Le tableau ci-dessous retrace les dépenses d'investissement de la RATP en 2000.

En millions de francs courants	Etat	Collectivités locales	Région	RATP Prêt bonifié de la région	RATP Fonds propres	Financements divers	TOTAL
<b>Infrastructures nouvelles (Projets du contrat de plan Etat / Région)</b>	72,11	7,92	375,42	93,6			<b>548</b>
<b>Amélioration de l'exploitation</b>					870		<b>870</b>
<b>Modernisation et gros entretien</b>					1 200		<b>1 200</b>
<b>Matériel roulant</b>					1 470		<b>1 470</b>
<b>Participations financières</b>					10		<b>10</b>
<b>Hors programme<sup>1</sup></b>						200	<b>200</b>
<b>TOTAL</b>	<b>72,11</b>	<b>7,92</b>	<b>375,42</b>	<b>93,6</b>	<b>3 550</b>	<b>200</b>	<b>4 298</b>

<sup>1</sup> Ce volet ne concerne que les investissements réalisés avec le concours de tiers, comme par exemple l'équipement en bus au gaz, ou le programme de sécurité, financés par le STP, le Conseil régional et certaines collectivités locales.

### 3. La réforme des « circuits financiers »

L'année 2000 a vu la mise en route de la réforme des « circuits financiers » entre les collectivités publiques, l'ancien syndicat des transports parisiens (nouvellement dénommé « syndicat des transports d'Ile-de-France ou STIF) et les entreprises de transport.

Il convient ainsi de distinguer deux périodes :

- du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juillet 2000, les subventions d'exploitation ont continué à être versées par les collectivités publiques aux entreprises ;
- à partir du 1<sup>er</sup> août 2000, **l'indemnité compensatrice** a été supprimée.

Il s'y substitue, dans le cadre d'un contrat entre le STIF, la SNCF et la RATP, des **contributions pour l'exploitation des transports publics**, mentionnées dans les contrats et décomposées en compensations tarifaires, rémunérations des ventes de billets, contribution forfaitaire, bonification, provisions et autres subventions exceptionnelles. **Elles sont versées directement au STIF**, qui se charge de les répartir entre la SNCF et la RATP pour honorer les contrats signés avec ces deux entreprises.

Le tableau ci-après indique la participation respective de l'Etat et des départements de l'Ile de France aux subventions d'exploitation versées à la RATP en 2000.

### SUBVENTIONS D'EXPLOITATIONS VERSÉES EN 2000

Versement des collectivités publiques (en milliers de francs)		Versé (ou à verser avant le 31/07/2000) directement à la RATP	A verser après le 31/07/2000 au STP au titre de la RATP	TOTAL
Etat	70,0 %	2 495 663	1 742 600	4 238 263
départements	30,0 %	1 051 571	764 600	1 816 171
département 75	18,38%	651 976	4 741	656 717
département 92	4,68%	166 148	1 208	167 356
département 93	2,27%	80 445	585	81 030
département 94	1,82%	64 671	470	65 141
département 78	0,96%	34 176	249	34 425
département 91	0,59%	21 031	153	21 184
département 95	0,55%	19 454	141	19 595
département 77	0,39%	13 670	99	13 769

#### C. LES CONFLITS COLLECTIFS

Le protocole du 30 mai 1996, signé par six organisations syndicales (CFDT, Autonomes, FO, Indépendants, CFTC et CGC) a précisé les modalités d'exercice du droit syndical, ainsi que les différents niveaux de négociation en cas de conflit collectif à la RATP.

Votre rapporteur pour avis rappellera les principales phases de cette procédure.

Lorsqu'un ou plusieurs syndicats identifient une situation pré-conflictuelle, ils en informent la direction concernée. Une réunion est alors organisée, dans les cinq jours qui suivent, entre direction et syndicats, pour leur permettre d'échanger leurs points de vue.

L'issue de cette rencontre est formalisée dans un constat, d'accord ou de désaccord, conclu entre les parties.

Pour la RATP, la procédure dite de « l'alarme sociale » est devenue « un vecteur important » du dialogue social.

Le nombre des procédures est passé de 103 en 1998 à 129 en 1999 et, pour le premier semestre 2000, à 86, **soit une augmentation de 33 %** en tendance annuelle.

**La majorité de ces procédures a abouti à un constat d'accord :**

	1999		2000 (1 <sup>er</sup> semestre)	
Alarmes sociales	129		86	
Accords	74	57 %	48	56 %
Désaccords sans suite	38	30 %	8	9 %
Désaccords avec mouvement	14	11 %	8	9 %
Sans constat	3	2 %	1	1 %

En 1999, le nombre d'« alarmes sociales » (129) a augmenté de 25 % par rapport à 1998.

On a aussi relevé une augmentation du nombre de préavis déposés (280 en 1999 contre 213 en 1998), même si la mobilisation des agents a été stable.

Avec 10.727 grévistes en 1999, **le nombre de jours de grève** par agent a, par ailleurs, représenté 0,19 en 1999 (0,20 en 1998).

Sur les 50 préavis qui ont alimenté ces mouvements, 10 ont été suivis par plus de 10 % des personnels concernés.

**Le protocole du 30 mai 1996 a été conclu pour une durée de quatre ans.**

**La direction de la RATP proposera, à la fin de l'année 2000, aux groupes de syndicats représentatifs d'examiner les conditions de la prorogation de cet accord.**

***D. LA MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS***

Les programmes d'investissements pour les années 2000 et 2001 sont articulés autour de quatre orientations prioritaires :

**- L'amélioration de l'attractivité de l'offre de transport, et plus particulièrement le niveau de qualité de service offert aux voyageurs.**

A cet égard, les principales opérations sont les suivantes :

- l'achèvement de l'adaptation des installations liée à la mise en service de rames à deux niveaux sur la ligne A du RER ;
- l'amélioration de la sécurité ferroviaire sur la ligne B du RER (mise en place d'un système de contrôle de vitesse) ;
- l'amélioration des liaisons entre les différents réseaux dans les grandes gares du RER, ainsi que la poursuite de l'équipement des gares et du métro en dispositifs anti-fraude et du programme de terminaux de vente de nouvelle génération ;
- la poursuite des opérations de réfection des gares et stations ;
- le remplacement du poste de commande centralisé de la ligne 4 du métro ;
- le lancement d'un programme d'ateliers de maintenance **en vue de l'arrivée dès 2004 du nouveau métro sur fer** ;
- la mise en place du système de radiolocalisation des bus par satellite (sécurité, information et régulation du trafic) ;
- la rénovation et le renforcement des centres bus.

**– Le développement des programmes de modernisation des systèmes de télécommunications et d'information.**

Les principaux postes d'entretien et de modernisation concernent les voies et ballasts, les tunnels et stations, les systèmes de signalisation et les installations fixes dans les stations et les gares (escaliers mécaniques, télécommunications, alimentation électrique...).

**– Le renouvellement du matériel roulant en fin de durée de vie et la livraison des rames nécessaires aux extensions de réseaux**

Le programme concernera, en 2001, les matériels à deux niveaux (MI2N) pour la ligne A du RER, **le financement des métros MP89** pour la ligne 1 et METEOR, l'éradication de l'amiante et des commandes d'autobus standards et articulés.

Enfin, devrait être lancés le programme d'acquisition de nouveaux matériels roulants pour le métro et de nouvelles acquisitions de tramways pour les prolongements et le renforcement de l'exploitation.

### ***E. LES NOUVELLES LIGNES***

● Soulignons, tout d'abord, que **l'ouverture de la gare nouvelle Massena** sur la ligne C du RER, en correspondance avec la ligne 14 (Météor) est prévue au mois de décembre 2000. Le coût du projet pour la RATP aura été légèrement inférieur à 250 millions de francs.

Cette jonction permettra à Météor de drainer un nombre de passagers supplémentaires estimé à 70.000 par jour pour une fréquentation actuelle d'environ 130.000 voyageurs.

**Sont en cours de réalisation en 2000**, les travaux du **prolongement de la ligne 14** (Météor) entre Madeleine et Saint-Lazare, qui ont débuté au mois de juin 1998. Leur achèvement est prévu en 2003. Ce prolongement sur deux kilomètres jusqu'à proximité de la gare Saint-Lazare, permettra d'établir de nouvelles correspondances avec les lignes de métro 3, 9, 12, 13 et la ligne E du RER.

Leur coût prévisionnel est de 840 millions de francs hors matériel roulant.

A l'autre extrémité de la ligne 14, les travaux du **prolongement jusqu'à la station Olympiades**, estimés à 730 millions de francs, doivent débuter dès la signature de la convention de financement, pour s'achever en 2006.

Le **prolongement du tramway T1 entre Bobigny et Noisy-le-Sec** sur une distance de trois kilomètres (pour un coût total de 480 millions de francs), pourrait être mis en chantier également en 2000, en vue d'une mise en service début 2003.

● **En ce qui concerne enfin les perspectives d'engagement d'opérations au delà de 2000**, relevons que l'essentiel des opérations nouvelles, inscrites au contrat de plan Etat-Région 2000-2006, est actuellement en phase d'études. Seule **la réorganisation du pôle de Massy** devrait être mise en travaux en 2001.

Parmi les projets à l'étude les plus avancés, signalons le prolongement du Trans Val-de-Marne à la Croix de Berny et le prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'à Asnières - Gennevilliers III.

## **F. LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS ET DES PERSONNES**

a) Un récent incident a attiré plus particulièrement l'attention du public sur le problème de la **sécurité des circulations** dans le métro parisien.

La RATP souhaite faire savoir que les lignes et les matériels roulants sont, d'une manière générale, équipés d'un pilotage automatique avec un conducteur présent à bord. La **ligne Météor** est, quant à elle, dotée d'un système entièrement automatique.

L'année dernière une consultation a été lancée pour la réalisation d'un nouveau système de « contrôle-commande » des trains. Trois constructeurs ont été retenus pour réaliser chacun un « démonstrateur » ; ces matériels seront mis en œuvre en 2001 et permettront à la RATP de choisir un constructeur pour équiper la **ligne 13**.

Sur la ligne 4, un nouveau « poste de commande centralisé » assurant la gestion complète du trafic sera mis en service dans le courant de l'année 2001.

En ce qui concerne la signalisation, on relève la poursuite de l'équipement des communications de voie et des raccordements entre lignes non encore munis de signalisation. Des études ont été menées pour définir un nouveau type de poste d'aiguillage, informatisé, destiné au renouvellement des installations anciennes. Une consultation va être lancée à la fin de l'année 2000, en vue d'une première application à un terminus en 2003.

Sur la ligne A du RER, le système de contrôle de vitesse existant de type SACEM sera étendu à la zone d'interface avec la SNCF de Nanterre-Préfecture à la fin de l'année 2001. Sur la ligne B, le système de contrôle de vitesse KCVP, analogue à celui de la ligne A, a connu un début de mise en service sur les premiers trains et un premier tronçon de la ligne (gare du Nord-Châtelet-les-Halles) en juillet 2000. L'ensemble des trains de la partie RATP de la ligne sera équipé au milieu de l'année 2001.

b) En ce qui concerne la **sécurité des personnes** (voyageurs et agents), la RATP estime que l'on assiste à **une lente et progressive amélioration de la situation**.

Les atteintes à la sécurité des voyageurs sur le réseau de la RATP (métro-RER-bus et tram) ont enregistré, en 1999, une diminution de 5,2 % par rapport à 1998.

Au premier semestre de 2000, on a noté, au contraire, une augmentation de 10 % due à la croissance des vols avec violences et vols à la tire sur les réseaux ferrés.

Etablissant une comparaison sur dix ans, la RATP juge que la sécurité des voyageurs s'est améliorée, particulièrement sur le métro et le RER. Ainsi, la moyenne journalière des



violences (hors vols à la tire) se situait à 7,5 violences par jour en 1999 contre 8,8 violences par jour en 1990.

Si l'on établit un ratio basé sur le nombre d'atteinte par million de voyages, celui-ci se situait à 1,8 atteinte par million de voyages en 1999 (pour 1,9 en 1998).

En cas d'incident, le délai d'intervention des équipes de sécurité sur les réseaux Métro et RER a été, dans 88% des cas, de moins de dix minutes au 1<sup>er</sup> semestre de 2000, ce qui a représenté une amélioration de 17 % par rapport à 1999.

Par ailleurs, le pourcentage d'interpellations à la suite d'atteintes à la sécurité des agents sur le métro et le RER a été de 67 % au premier semestre 2000.

Au niveau des services de l'Etat, plusieurs mesures ont été prises.

Il s'agit tout d'abord d'un renforcement de la présence humaine sur les réseaux, soit par redéploiement statutaire (1.050 agents sont concernés à la RATP), soit par recrutement d'emplois jeunes (1.200 à la RATP).

Ainsi, en trois ans, les emplois en contact avec le public auront-ils augmenté de plus de 4.500 sur l'ensemble des réseaux de transport franciliens.

Parallèlement, les effectifs des unités spécialisées de la police municipale, mis à la disposition de la SNCF et de la RATP, ont été renforcés et des postes de police créés dans les gares de la SNCF.

On note aussi le développement du partenariat, notamment par le biais des contrats locaux de sécurité, qui réunissent sous l'égide du préfet, l'Intérieur, la Justice, l'Education Nationale, les bailleurs sociaux et les transporteurs.

Des moyens nouveaux ont été dégagés pour les équipements de sécurité. En 1998, un programme triennal d'un coût de 860 millions de francs a été financé par le syndicat des transports d'Ile-de-France, la région Ile-de-France et les entreprises de transport. Il permet notamment d'équiper les bus en radiolocalisation.

Ce programme se réalise au rythme de 500 véhicules par mois, l'équipement du parc devant être achevé à la fin de l'année. La vidéo-surveillance des bus des lignes sensibles par quatre caméras va concerner un millier de bus (soit le quart du parc total); en cours d'expérimentation, elle devrait être achevée en 2001.

Toujours sur le réseau routier, la pose de films protecteurs sur les vitres latérales des postes de conduite a été achevée et l'installation des cabines anti-agression assurant la protection des machinistes devrait être terminée à la fin 2000.

La télésurveillance des gares centrales du RER permettant une visualisation complète du site et reliée au poste central de sécurité a été réalisée en 1999 à la Défense et Gare de

Lyon ; elle a débuté à Etoile en 2000. Il ne restera alors plus qu'à équiper les gares de Nation et Châtelet-les-Halles.

La vidéosurveillance de la montée et de la descente des voyageurs est d'ores et déjà réalisée aux stations de métro Châtelet, Luxembourg, Port Royal et Cité Universitaire.

170.000 enfants et adolescents d'Ile-de-France ont bénéficié d'opérations diverses de sensibilisation, en partenariat avec l'Education nationale et le ministère de la Jeunesse et les Sports.

Le déploiement d'emplois-jeunes a été intensifié grâce à l'embauche directe par la RATP de 200 emplois-jeunes employés à la « sécurisation » des bus. Ces emplois-jeunes, appelés « adjoints de sécurisation », travaillent en équipes mixtes avec des agents de sécurité de l'entreprise.

#### ***G. LE VANDALISME ET LA FRAUDE***

a) S'agissant du **vandalisme**, on sait que, depuis nombreuses années, le réseau ferré est affecté par des fresques, graffiti et tags ou rayures ; sur le réseau d'autobus, les agressions visent plutôt les personnes, machinistes et voyageurs avec des jets de pierres sur les véhicules. Les lacérations de sièges concernent tous les réseaux.

Les dépenses liées à la lutte contre le vandalisme sont en forte hausse, tant pour réparer les dommages subis que pour installer des dispositifs de protection.

L'apposition de graffiti donne lieu à des actions en justice en cas d'interpellation. Le nombre de plaintes déposées chaque année est d'environ 540. Parallèlement aux graffiti, se développent d'autres formes de dégradations plus difficiles à réparer telles que la pose d'autocollants ou l'exécution de rayures sur les parois vitrées. Pour les parois vitrées, la riposte est de les « pelliculer » avec un film polyester ; le coût annuel est de 3,5 millions de francs pour le RER et 23,5 millions de francs pour le métro. La remise en état de l'extérieur des trains rayés est estimée à 12 millions de francs.

Sur le réseau routier, il a été dénombré, en 1998, environ 900 vitres brisées par jets de projectiles.

Pour lutter contre ces phénomènes, la RATP cherche à renforcer la protection des sites de garage du matériel roulant et à intégrer les protections anti-vandalisme dès la conception des équipements neufs.

b) Les **taux de fraude** demeurent constants. Sur le RER, le taux de fraude est de 3,6 %, alors qu'il était de 9,2 % en 1993 et de 4,1 en 1998. Sur le métro, il est de 4,9 %, alors qu'il était de 6,8 % en 1993 et de 5,2 % en 1998. Le réseau d'autobus est loin de connaître une semblable amélioration : les taux de fraude enregistrent chaque année une progression sensible (16,1 % en 1999 contre 14,7 % en 1998).

Outre les contrôles traditionnels, la RATP a mis en œuvre **des plans de lutte anti-fraude** dont l'objectif est de « rétablir le droit » à bord des bus. Parmi les mesures, on relève l'accroissement de la présence humaine à bord des véhicules, une amélioration de la qualité de service (fréquence, propreté, accueil...) ainsi que des actions sur la tarification.

En termes **d'incidence sur les recettes**, le manque à gagner a été évalué à 311 millions de francs en 1999 contre 290 millions de francs en 1998.

**Ce sont « les bons résultats » des réseaux ferrés qui « compensent » en partie les pertes supplémentaires affectant le réseau de surface.**

## **CHAPITRE IV**

### **LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PROVINCE**

#### **A. LES TRANSPORTS NON URBAINS**

Les aides de l'Etat pour les études, le développement et la promotion des transports collectifs non urbains, poursuivent trois objectifs :

- **l'aménagement du territoire ;**
- **l'intermodalité ;**
- **la modernisation des réseaux existants.**

Le Gouvernement réaffirme que l'Etat entend favoriser les coopérations entre réseaux interurbains et urbains, entre réseaux ferroviaires et réseaux de transports routiers régionaux afin de permettre la « continuité multimodale des déplacements », en particulier aux « pôles d'échanges » permettant des interconnexions entre plusieurs types de modes de transports.

La volonté de coopération entre réseaux urbains et non urbains, en matière d'harmonisation des services dans le périmètre de transport urbain et les zones périurbaines, est une des priorités de l'Etat dans sa politique d'aide aux transports collectifs.

Il s'agit d'assurer une répartition de l'offre de transport sur l'ensemble du territoire en particulier dans les zones rurales et périurbaines et de valoriser les réseaux existants en améliorant la qualité du service offert notamment la modernisation des parcs d'autocars.

Le priorité est accordée aux expérimentations de systèmes de transport adaptés à la desserte de zones rurales afin d'aider les collectivités locales à assurer le maintien du service public dans celles-ci et de contribuer à leur désenclavement par la création ou l'amélioration de services de transports collectifs.

Dans le cadre de la modernisation des réseaux départementaux l'Etat a participé au financement des investissements présentés par les départements ci-après pour un montant de subventions de 14,076 milliards de francs, en 1999, et 7,659 milliards de francs pour le premier semestre 2000.

<b>OPÉRATION 1999</b>	<b>MONTANT (MF)</b>
Nouvelle Calédonie province sud	2 603 906
Rhône	3 225 000
Tarn	4 935 000
Haute-Vienne	1 984 000
Lot	922 700
Côtes d'Armor	405 600
<b>Total</b>	<b>14 076 206</b>

<b>OPÉRATION 2000 AU 1<sup>ER</sup> AOÛT</b>	<b>MONTANT (MF)</b>
Aisne	830 790
Drôme	949 050
Gers	1 740 700
Moselle	1 260 000
Calvados	2 878 427
<b>Total</b>	<b>7 658 967</b>

## **B. LES TRANSPORTS URBAINS**

En 1994, les conditions d'attribution des subventions à la réalisation des nouveaux programmes d'investissement dans les transports collectifs urbains ont été redéfinies par deux circulaires ministérielles.

Ces textes ont précisé les enjeux de l'Etat en matière de soutien à un développement équilibré des transports collectifs, fondé sur la prise en compte des besoins des usagers et sur la préoccupation d'aménagement du territoire, tout en respectant les responsabilités des collectivités locales telles que les a reconnues la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982.

Selon le ministre chargé des transports, les objectifs de la politique de l'Etat dans ce domaine demeurent :

– l'« **approche globale** » des déplacements visant à mettre en cohérence les différentes politiques de transport et de développement urbain ;

– l'**intermodalité** et l'« **interconnexion des réseaux** » assurant à l'utilisateur une qualité de service basée sur la continuité, la complémentarité, la lisibilité et l'harmonisation des services ;

– la **modernisation** des infrastructures et des équipements **existants** améliorant l'efficacité et la productivité du transport public et favorisant la maîtrise des coûts et l'optimisation des investissements.

Afin de traduire ces priorités dans les décisions d'attribution des subventions aux collectivités locales, ces circulaires ont institué une modulation des taux, privilégiant notamment le partage de la voirie de surface, l'aménagement des pôles d'échange, l'amélioration de l'accessibilité et de lisibilité du service public ainsi que le renforcement de la sécurité et de la surveillance sur les réseaux des transports urbains.

Relevons, en outre, qu'une circulaire du 5 mars 1998 a précisé les conditions d'attribution des subventions à l'acquisition d'équipements concourant à renforcer la sécurité, les moyens de surveillance et la présence humaine dans les réseaux de transports collectifs.

Parmi l'ensemble des opérations précitées, on distinguera :

– les subventions aux infrastructures de transports en site propre (métros, tramways, modes routiers guidés ou non) ;

– les aides aux études et programmes d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains, les contrats de modernisation Etat-collectivité, ainsi que les aides visant à améliorer la sécurité dans les réseaux.

En 2000, ces deux catégories ont été regroupées en un article budgétaire unique.

Au titre des subventions aux infrastructures de transport collectif en site propre (métros, tramways, modes routiers guidés ou non) accordées en 2000, les opérations qui ont été subventionnées ou qui devraient bénéficier d'une ouverture d'autorisation de programme, d'ici la fin du présent exercice, sont les suivantes :

**– Montpellier, tramway première ligne**

Le district de l'agglomération montpelliéraine a décidé d'engager la réalisation d'une première ligne de tramway dont le projet a été déclaré d'utilité publique le 3 mai 1997.

La subvention allouée à cette opération est de 396,3 millions de francs.

Une autorisation de programme d'un montant de 18 millions de francs a été ouverte en 2000.

**– Nantes, tramway ligne 3 Nord 1<sup>ÈRE</sup> phase, et prolongement tramway ligne 1 Ouest**

Le district de l'agglomération nantaise a décidé de réaliser la première phase de la ligne 3 nord du tramway et le prolongement de la ligne 1 ouest, ces deux projets ayant été déclarés d'utilité publique par arrêtés préfectoraux du 29 juin 1998.

Les subventions allouées à ces opérations sont respectivement de 108,5 millions de francs et 92 millions de francs auxquels il faut ajouter 3,6 millions de francs en 2000 pour le parc relais François-Mitterrand sur le terminus de la ligne 1 ouest.

Deux autorisations de programme d'un montant respectivement de 38,643 millions de francs pour la 1<sup>ÈRE</sup> phase de la ligne 3 nord et de 30,336 millions de francs pour l'extension de la ligne 1 ouest ont été ouvertes au titre du présent exercice 2000.

**– Orléans, tramway ligne 1**

Le syndicat intercommunal de l'agglomération orléanaise a décidé d'engager la réalisation d'une première ligne de tramway nord-sud. Le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 28 juillet 1998.

La subvention allouée à cette opération est de 374,6 millions de francs.

Une autorisation de programme d'un montant de 148,8 millions de francs a été ouverte en 2000.

– **Strasbourg, tramway ligne b**

La communauté urbaine de Strasbourg a décidé d'engager la réalisation de la ligne B du tramway et de pôles d'échanges intermodaux. Le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 30 juillet 1998.

La subvention allouée à cette opération est de 322,9 millions de francs.

Une autorisation de programme d'un montant de 120,8 millions de francs a été ouverte en 2000.

– **Saint-Denis de la Réunion, site propre bus**

La communauté intercommunale du nord de la Réunion (CINOR) a décidé de réaliser un site propre pour autobus entre le centre-ville de Saint-Denis et le Quartier du Chaudron. Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 11 juin 1998.

La subvention allouée à cette opération est de 45 millions de francs.

– **Lyon, tramway ligne 1 et 2 (1<sup>ère</sup> phase)**

Le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise a décidé de réaliser la première phase des lignes de tramway n° 1 (Montrochet-La Doua) et n° 2 (Perrache-Bron-Saint-Priest). Les projets ont été déclarés d'utilité publique le 17 septembre 1998.

Les subvention allouées à ces opérations sont respectivement de 205,8 millions de francs et de 196 millions de francs.

Deux autorisations de programme d'un montant respectivement de 102,8 millions de francs pour la ligne 1 et de 94 millions de francs, pour la ligne 2 ont été ouvertes en 2000.

– **Nancy, 1<sup>ère</sup> ligne de « site propre routier guidé »**

La communauté urbaine du « Grand Nancy » a décidé de réaliser la première ligne de transport collectif routier guidé en site propre (TVR).

La subvention allouée à cette opération est de 164,4 millions de francs, à laquelle il faut ajouter 2,9 millions de francs pour le pôle d'échanges situé au terminus de la ligne 1.



Une autorisation de la 1<sup>ère</sup> phase du programme d'un montant de 71 millions de francs a été ouverte en 2000.

**- Rouen, transport est-ouest rouennais**

Le district de l'agglomération rouennaise a décidé de réaliser la première phase de son projet de transport en commun en site propre, baptisé TEOR, qui desservira d'est en ouest l'agglomération. Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 12 juillet 1999.

La subvention allouée à cette opération est de 210 millions de francs.

Une autorisation de programme d'un montant de 81 millions de francs a été ouverte en 2000.

**- Bordeaux, tramway 1<sup>ère</sup> phase**

La communauté urbaine de Bordeaux a décidé de réaliser la première et deuxième phase de son projet de tramway. Le projet global a été déclaré d'utilité publique le 26 février 2000.

La subvention allouée à cette opération est de 528,539 millions de franc.

Une première autorisation de programme d'un montant de 100,2 millions de francs a été ouverte en 2000.

**- Caen, 1<sup>ère</sup> ligne de « site propre routier guidé »**

Le syndicat mixte de transports en commun de l'agglomération caennaise a décidé de réaliser la 1<sup>ère</sup> ligne de transport guidé routier en site propre ( TVR). Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret du 30 octobre 1999.

La subvention allouée est de 246,199 millions de francs.

Une première autorisation de programme d'un montant de 70,3 millions de francs a été ouverte en 2000.

Pour 2001, on note qu'une dotation de 785 millions de francs en autorisations de programme est demandée dans le projet loi de finances pour 2001 pour les **transports collectifs en site propre**. Elle permettra l'engagement d'opérations nouvelles dans le cadre des programmes d'investissements que les autorités organisatrices de transports urbains ont arrêté.

Les opérations susceptibles de bénéficier de l'aide de l'Etat sont les suivantes :

Maubeuge : site propre bus,

Valenciennes : tramway,

Nantes : tramway et périurbain

Toulouse : métro VAL

Toulon : tramway

Rappelons encore que les **subventions** de l'Etat pour les études et programmes **d'amélioration** de la **qualité** et de la **productivité** des **transports « urbains »** sont attribuées aux autorités organisatrices de transports urbains dans le cadre de contrats de modernisation pluriannuels.

Cette politique en faveur de la modernisation des réseaux urbains de transport collectif inclut le soutien des réseaux de villes moyennes, la réalisation des axes lourds pour autobus, et l'amélioration de l'accessibilité à la ville pour tous.

En contrepartie de l'aide de l'Etat, l'autorité organisatrice de transport s'engage, à travers des indicateurs de gestion, à améliorer la qualité du service offert à l'usager, la productivité du réseau et les conditions financières de l'exploitation.

Depuis 1998, afin d'aider les autorités organisatrices de transports urbains à acquérir des **équipements** concourant à **renforcer la sécurité**, la surveillance et la présence humaine sur les réseaux de transport en commun de province, l'Etat subventionne les dépenses correspondantes à hauteur d'un taux maximum porté de 30 % à 50 % lorsque, au niveau de l'agglomération, un **contrat local de sécurité** a été élaboré entre l'autorité organisatrice et l'exploitant en liaison avec les autorités locales de l'Etat.

Pour 2001, une dotation de **555 millions de francs** est demandée pour financer la mise en œuvre des plans de déplacements urbains tant en province qu'en Ile-de-France, de nouveaux contrats de modernisation, les aides aux collectivités pour les équipements de sécurité ainsi que la poursuite des études de déplacements et des enquêtes sur le comportement des ménages.

\*

\*

\*

**Suivant la proposition de son rapporteur pour avis, la Commission des Affaires économiques s'en est remise à la sagesse du Sénat sur l'adoption des crédits consacrés aux transports terrestres, inscrits dans le projet de loi de finances pour 2001.**